ನಾನು ಸರ್ಕಾರದ ವಿರುದ್ಧ ಸಭಾತ್ಯಾಗವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

(ಈ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್‌ನಾಗರಾಜ್‌ರವರು ಸಭಾತ್ಯಾಗವನ್ನು ಮಾಡಿದರು.)

ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಸ್ಥಾಪನೆ

132 - ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸುರೇಶ್ ಕುಮಾರ್ (ರಾಜಾಜಿನಗರ) : ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ದಯವಿಟ್ಟು ಉತ್ತರಿಸುವರೆ?

1) ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಎಂದಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಎಂದು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ವಿಭಜಿಸಲಾಯಿತು.

2) ವಿಭಜನೆಗೆ ಮುನ್ನ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಸರಾಸರಿ ಮಾಸಿಕ ಲಾಭ ಅಥವಾ ನಷ್ಟ ಎಷ್ಟು?

3) ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಂಸ್ಥೆಯಾದ ಮೇಲೆ ಈ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ಏನು?

4) ಎಷ್ಟು ಓಲವೋ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಿಡಲಾಗಿದೆ. ಇವರ ಉದ್ದೇಶವೇನು?

ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ (ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು) :

1) ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ದಿನಾಂಕ 15-08-1997 ರಿಂದ "ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ" ಯಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ವಿಭಜಿಸಲಾಯಿತು.

2) ವಿಭಜನೆಗೆ ಮುನ್ನ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ನಷ್ಟಗಳ ವಿವರ ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿವೆ.

ಮಾಹೆ		*ಲಕ್ಷ ರೂ. ಗಳಲ್ಲಿ*
ಏಪ್ರಿಲ್ 97	-	96.85
ಮೇ 97	-	20.55
ಜೂನ್ 97	+	14.59
ಜುಲೈ 97	+	5.57
ಆಗಸ್ಟ್ 97	-	20.71

1-8-97ರಿಂದ 14-8-97ರವರೆಗೆ

ಈ ಮೇಲಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಸಿಕ ಸರಾಸರಿ ರೂ. 26.01 ಲಕ್ಷಗಳಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

3) 1997-98ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಸಾರಿಗೆ ಆದಾಯ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಸರಾಸರಿ 13.02 ಕೋಟಿಗಳಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಹಾಗೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಂಸ್ಥೆಯಾದ ಮೇಲೆ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಆದಾಯ ಮಾಹೆಯಾನ ಸರಾಸರಿ ರೂ. 14.22 ಕೋಟಿಗಳಿಸಿ ವೃದ್ಧಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಶೇ. 31ರಷ್ಟು ದರ ಪರಿಷ್ಕರಣೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಆದಾಯ ಲಕ್ಷ ರೂಗಳಲ್ಲಿ :

ವಿಭಜನೆಗೆ ಪೂರ್ವ		ವಿಭಾಜನೆಯ ನಂತರ	
ಆಗಸ್ಟ್ 96	1088.38	ಆಗಸ್ಟ್ 97	1237.25
ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 96	988.40	ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 97	1340.12
ಅಕ್ಟೋಬರ್ 96	1028.98	ಅಕ್ಟೋಬರ್ 97	1515.53
ನವೆಂಬರ್ 96	994.56	ನವೆಂಬರ್ 97	1483.53
ಡಿಸೆಂಬರ್ 96	1030.26	ಡಿಸೆಂಬರ್	1569.36
ಜನವರಿ 97	1027.58	ಜನವರಿ 98	1438.85
ಫೆಬ್ರವರಿ 97	948.60	ಫೆಬ್ರವರಿ 98	1355.63

4) ಒಂದು, ಓಲವೋ ಕಂಪನಿಯವರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೋರಿಸಲು ಪರೀಕ್ಷಾರ್ಥವಾಗಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸುರೇಶ್‌ಕುಮಾರ್ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಉತ್ತರವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನನ್ನದು ಎರಡು ಉಪ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನೆಂದರೆ, ಸರ್ಕಾರದವರು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು, ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಎಂದು ಏನು ವಿಭಜಿಸಿದ್ದೀರಿ, ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಮುಖ್ಯವಾದಂತಹ ಉದ್ದೇಶ ಈಡೇರಿದೆಯೇ? ಇದನ್ನು ವಿಭಜಿಸಿದ ಮೇಲೆ ನಾವು ಕಾಣುತ್ತಿರುವ ಮುಖ್ಯವಾದಂತಹ ಬದಲಾವಣೆ ಎಂದರೆ, ಬಿಟಿಎಸ್ ನಿಂದ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಆದಮೇಲೆ ಕೆಂಪು ಬಸ್ಸುಗಳು ನೀಲಿ ಬಸ್‌ಗಳಾಗಿವೆ. ಮೂರು ಅಕ್ಷರ ಇದ್ದದ್ದು ನಾಲ್ಕು ಅಕ್ಷರವಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಬಿಎಂಟಿಸಿಯನ್ನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಿಂದ ವಿಭಜನೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದು ಹಲವಾರು ಕಾರಣಗಳಿಂದ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಸಿಟಿ ಸರ್ವೀಸ್‌ಗೂ ರೂರಲ್ ಸರ್ವೀಸ್‌ಗೂ ಬಹಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳು ಇರುತ್ತದೆ. ವ್ಯಾತ್ಯಾಸ ಇರುವುದರಿಂದಾಗಿ ಅಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂತಹ ತೊಂದರೆಗಳೇ ಬೇರೆ ಇಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂತಹ ತೊಂದರೆಗಳೇ ಬೇರೆ ಬೇರೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬಿಎಂಟಿಸಿ ನಲ್ಲಿಯೇ 20,000 ಜನ ನೌಕರರು ಇದು ಒಂದರಲ್ಲಿಯೇ ಇದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 75,000 ಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನ ನೌಕರರು ಇದ್ದಾರೆ.

ಆದ್ದರಿಂದ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥದ್ದು ತುಂಬಾ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನನ್ನು ಡೀ ಸೆಂಟ್ರಲೈಸ್ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಒಂದು. ಅದು ಸಫಲವಾಗಿದೆ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಮೂಲಭೂತವಾದಂತಹ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. BMTC has to coordinate with the BDA, it has to co-ordinate with the Bangalore City Corporation and other agencies which are there in Bangalore ಅದಕ್ಕೂ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೂ ಸಂಬಂಧ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಕೋ-ಆರ್ಡಿನೇಷನ್ ಬೇಗ ಆಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಾಗಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಇ.ಎಲ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಇದ್ದಾರೆ ಅದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕು, ಬೇರೆ ರೀತಿಯ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ, ಈಗ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಓಡಿಸುವಂತಹ ಕ್ರಮವನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಈ ರೀತಿಯ 10 ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿದೆ. ಇನ್ನು 400 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇನ್ನು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾಳೆ ಅಥವಾ ನಾಳಿದ್ದು ಜಾಹಿರಾತನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದು ರೂರಲ್ ಸರ್ವೀಸ್‌ಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇವೆಲ್ಲವನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ವಿಭಜನೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಉದ್ದೇಶ ಸಫಲವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಆರು ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಸಹಿತ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿರತಕ್ಕಂಥದ್ದನ್ನು ತಾವು ನೋಡಿರಬಹುದು. ಡಿವಿಜನ್ ಆಗುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಮುಂಚೆ ಕ್ಯಾನ್ಸಲೇಷನ್ 14 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇತ್ತು. ಇವತ್ತು ಅದು 6 ಪರ್ಸೆಂಟ್‌ಗೆ ಇಳಿದಿದೆ. ವೆಹಿಕಲ್ ಯುಟಿಲೈಸೇಷನ್ 198 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಇತ್ತು, ಇವತ್ತು 214 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಆಗಿದೆ. ಬ್ರೇಕ್ ಡೌನ್ಸ್ ಬಹಳಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಕೆಎಂಪಿಎಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಂಪ್ರೂವ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಗಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಸುಧಾರಣೆಯು ಸಹಿತ ಆಗಿದೆ. ಕೇವಲ ಬಸ್‌ಗಳ ಬಣ್ಣ ಮಾತ್ರ ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲವೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಬಣ್ಣ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಉದ್ದೇಶ ಏನೆಂದರೆ ಸಿಟಿ ಸರ್ವೀಸ್‌ಗೂ ಮತ್ತೊಂದು ಸರ್ವೀಸ್‌ಗೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಗೊತ್ತಾಗಲಿ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರತು ಬೇರೆ ಯಾವ ಉದ್ದೇಶವೂ ಸಹ ಇಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಬಣ್ಣವನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಎಕ್ಸ್ಟ್ರಾ ಖರ್ಚು ಸಹಿತ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗೆ ಎಫ್‌ಸಿ ಯನ್ನು ಮಾಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ಬಣ್ಣವನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದಾಗಿ ಇನ್ನು ಐದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಣ್ಣ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸುರೇಶ್ ಕುಮಾರ್ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಣ್ಣ ಬದಲಾಯಿಸುವಂತಹ ಕೆಲಸ ಕೂಡ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಸಾರಿ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಬಣ್ಣವನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಿದಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೋಗಿ ನೋಡಿ ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎರಡನೇ ಎನ್ನುವ ಬಹಳ ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನತೆಗೆ ಬಿಟ್ಟಿರುವ ಬಸ್‌ನ ಮ್ಯಾನ್ಯುಫ್ಯಾಕ್ಚರಿಂಗ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಎಷ್ಟು? ಏಕೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನತೆಗೆ ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಏನೂ ಬೇಡ. ಅವರಿಗೆ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸು ಸಿಗಬೇಕು, ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ

ಸ್ಥಳವನ್ನು ತಲುಪಬೇಕು. ಮತ್ತು ಸೌಜನ್ಯದಿಂದ ಕೂಡಿದ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇರಬೇಕು. ಒಂದು ವೋಲ್ವೋ ಬಸ್‌ಗಾಗಿ ನೀವು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂತಹ ಹಣ ಎಷ್ಟು?

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಟ್ರಯಲ್ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ವೋಲ್ವೋ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆಯೇ ವಿನಃ, ಇದುವರೆಗೂ ಒಂದು ವೋಲ್ವೋ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಸಹ ಖರೀದಿಯನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲ. VOLVO is one of the manufacturers of buses in the world ಆದ್ದರಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ವೋಲ್ವೋ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸ್ವೀಡನ್ ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಮಾತುಕತೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸಿ ಸೀಡಾ ಕಂಪನಿಯ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ಸ್‌ನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಸಪರೇಟ್ ಲೇನ್‌ಗಳನ್ನು, ಬ್ರೆಜಿಲ್ ಕೋರ್ಟಿಬೊ ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿಯೂ ಸಹಿತ ಮಾಡಿ ಅಲ್ಲಿ ವೋಲ್ವೋ ಬಸ್‌ನವರು ಕೋರ್ಟಿಬೊ ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪೆರಿಮೆಂಟಲ್ ಆಗಿ ಮಾಡಿದರೆ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಬಹುದು, ತಾವು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಸರ್ವೀಸ್ ಇಂಪ್ರೂಮೆಂಟ್ ಆಗಬಹುದು ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಾಗಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪೆರಿಮೆಂಟಲ್ ಆಗಿ ನಮಗೆ ಫ್ರೀಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. 15 ದಿವಸಗಳು ಈ ಬಸ್ ಬಗ್ಗೆ ರೆಸ್ಪಾನ್ಸ್ ಜನಗಳಿಂದ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು ಮಾಮೂಲಿ ಬಸ್ ದರದಲ್ಲಿಯೇ ಓಡಾಡುತ್ತಿದೆ. So far the response has been very good ಸಾವಿರಾರು ಜನರು ಈ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅವರ ಹತ್ತಿರ ಎಲ್ಲಾ ಅವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅವರುಗಳು ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವಂತಹ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನಾವು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಈಗ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವಂತಹ ಸ್ಟೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಸೀಡಾ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ಸ್‌ನಿಂದ ಕೆಲವು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ನಮಗೆ ಫ್ರೀಯಾಗಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಸ್ವೀಡನ್ ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್‌ನವರು. ಆ ಹಣದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸ್ಟಡಿಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಆ ಸ್ಟಡಿಯಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ಸರಿಯಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದಾದರೆ ಇನ್ನು ಮೂರು ತಿಂಗಳ ನಂತರ 20 ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಕ್ಸ್‌ಪೆರಿಮೆಂಟಲ್ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ಬರುತ್ತದೆ. ನಾವು ಖರೀದಿಯನ್ನು ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಸಕ್ಸೆಸ್ ಆದರೆ ಬಹುಶಃ ಇನ್ನು ಒಂದು ವರ್ಷದ ನಂತರ ಇದನ್ನು ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಟೂ ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಟೆಂಡರ್ಸ್ ಮಾಡಿ ಇಂಟರ್ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಲೆವೆಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಟೆಂಡರನ್ನು ಕರೆದು ವೋಲ್ವೋ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೋ, ಅಥವಾ ಡೆಂಬ್ಲರ್ ಬೆಂಜ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಅಥವಾ ಬೇರೆ ಕಂಪನಿಯದ್ದು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೋಕೋ, ಅಥವಾ ಟಾಟಾ ಸುಮೋ ಮತ್ತು ಅಶೋಕ್ ಲೈಲ್ಯಾಂಡ್ ಕಂಪನಿಯವರು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ, ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿಯೇ ಇದ್ದಾರೆ ಅವರಿಂದ ಸಾಧ್ಯವೇ ಎನ್ನುವುದನ್ನೂ ಸಹ ವಿಚಾರ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಅವರು ಹೊಸಕೋಟೆಯ ಹತ್ತಿರ ಟ್ರಕ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಫ್ಯಾಕ್ಚರ್ ಮಾಡುವಂತಹ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ಏನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅಲ್ಲಿಯೇ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮ್ಯಾನ್ಯುಫ್ಯಾಕ್ಚರ್ ಮಾಡಿದರೆ ಇಂಡಿಯನ್ ಕರೆನ್ಸಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು25 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ನಾವು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವಂತಹ ಲೈಲ್ಯಾಂಡ್ ಬಸ್‌ಗೆ 10 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಂದ 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಬಸ್‌ನ ಕೆಪ್ಯಾಸಿಟಿ 65 ಜನ. ವೋಲ್ವೋ ಬಸ್‌ನ ಕೆಪ್ಯಾಸಿಟಿ 150 ಜನ.

ಅದರ ಜೊತೆಗೆ 5 ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಯಾವುದೇ ಮೆಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಬೇಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿಕೊಂಡರೆ ಇದು ಬಹಳ ಚೀಪ್ ಆಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸುರೇಶ್‌ಕುಮಾರ್ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಸಚಿವರ ಆಶಾ ಭಾವನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಒಂದು ಅನುಮಾನ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಪರೇಟ್ ಲೇನನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ರೋಡ್‌ಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಇದ್ದ ರೋಡ್‌ಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಏನು ಸೆಪರೇಟ್ ಲೇನ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೋ, ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಚಿವರನ್ನು ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಕೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ವೋಲ್ವೋ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತಂದು ಈಗಾಗಲೇ ಪುಷ್ಪಕ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತಂದು ಕೆಂಪು ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ನಾಗರೀಕರ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೊರೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ, ದಯವಿಟ್ಟು ನಾಗರೀಕರಿಗೆ ಇನ್ನಷ್ಟು ಹಿಂಸೆಯನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಡಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್ ಸಿಂಧ್ಯಾ : ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಅವರ ಅನಿಸಿಕೆ ಏನಿದೆ ಅದು ತಪ್ಪು. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಕ್ಲಾರಿಫೈ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಪುಷ್ಪಕ್ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ, ಕೆಂಪು ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಪ್ರಚಾರವಾಗಿದೆಯೇ ವಿನಃ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಕೆಂಪು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಯೇ ಹೊರತು, ಪುಷ್ಪಕ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಖಚಿತವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. VOLVO is only a company. It is the concept which we have introduced, not the VOLVO bus.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸುರೇಶ್ ಕುಮಾರ್ : ಒಂದು ಅಂತೂ ನಿಜ. ಪುಷ್ಪಕ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಂಟ್ರಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡಿದ್ದು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಪಾಯಿಂಟ್ ಟೂ ಪಾಯಿಂಟ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಬೇಗ ಹೋಗಬಹುದೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದು. ಇವತ್ತು ಕೆಂಪು ಬಸ್ಸುಗಿಂತ ವರ್ಸ್ಟ್ ಆಗಿ, ಆದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೇಟನ್ನು ಜನರು ಕೊಟ್ಟು ಆ ಕೆಂಪು ಬಸ್ಸಿನ ಸುಖವನ್ನು ಅನುಭವಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ನೀವು ನಿಮ್ಮ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೇಳಬಹುದು. ಆದರೆ ನಾಗರೀಕರಾಗಿ ಯಾರ್ಯಾರು ಓಡಾಡುತ್ತಾರೆ ಅದರ ಅನುಭವ ನನಗೆ ಇದೆ. ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ವಿಭಜನೆಯಾದ ಮೇಲೂ ಕೂಡ ನಿಮ್ಮ ನಷ್ಟ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ನೀವು ಏನು ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ಅದನ್ನು ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ : ಇವುಗಳೆಲ್ಲಾ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದಂತಹ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಾಗುತ್ತವೆ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ನಾನೇ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಆರ್ಡಿನರಿ ಬಸ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ, ಮತ್ತು ಪುಷ್ಪಕ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. Pushpak Bus is much much better as far as comfort is concerned. That is number one. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ತಾವೇನು ಹೇಳಿದಿರಿ, ಪುಷ್ಪಕ್ ಬಸ್ಸ್ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ, ಆರ್ಡಿನರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಡಿಮೆ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ನಿಜವಲ್ಲ, It amounts to breach of privilege, if I tell a lie in this House. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಇನ್ನೊಮ್ಮೆ ತಮಗೆ

ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ ಆರ್ಡಿನರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಯೇ ಹೊರತು ಪುಷ್ಪಕ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ, ಬೇಕಾದರೆ ತಮಗೆ ಇದರ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಸೋರಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಹತ್ತರಿಂದ ಹನ್ನೆರಡು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಸೋರಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಾನು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆದಕಾರಣ ಅವರ ಮೇಲೆ ಕಾನೂನಿನ ಪ್ರಕಾರ ಯಾವ ರೀತಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಆ ರೀತಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಮುಂದೆಯೂ ಸಹ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ, for the first time in the country, ಈ ವರ್ಷ ಬಿಎಂಟಿಎಸ್ ಬ್ರೇಕ್ ಇವನ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ.

ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹನಿ ನೀರಾವರಿ ಯೋಜನೆ

133 - ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಅಂಗಾರ (ಸುಳ್ಯ) : ಮಾನ್ಯ ತೋಟಗಾರಿಕೆ ರಾಜ್ಯ ಸಚಿವರು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ದಯವಿಟ್ಟು ಉತ್ತರಿಸುವಿರಾ?

ಅ) 1994 ರಿಂದ 1998 ರವರೆಗೆ ಹನಿ ನೀರಾವರಿ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಒದಗಿಸಲಾದ ಅನುದಾನ ಎಷ್ಟು (ತಾಲ್ಲೂಕುವಾರು ವಿವರ ಒದಗಿಸುವುದು)

ಶ್ರೀ ಡಿ.ಟಿ. ಜಯಕುಮಾರ್ (ತೋಟಗಾರಿಕೆ ರಾಜ್ಯ ಸಚಿವರು) :

ಅ) 1994 ರಿಂದ 1998 ರವರೆಗೆ ಹನಿ ನೀರಾವರಿಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ (ಒಟ್ಟು ರೂ. 204.188 ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು) ಒದಗಿಸಲಾದ ಅನುದಾನಕ್ಕೆ ತಾಲ್ಲೂಕುವಾರು ವಿವರ ಗಳನ್ನು ಅನುಬಂಧ (1) ರಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ.